15 februari 2016.

Advies Stuurgroep aangaande Motie Eijsink

1. Inleiding

Op 6 november 2013 heeft de Tweede Kamer unaniem de motie Eijsink aangenomen. In de motie werd onder andere bepleit om over te gaan tot plaatsing van een permanent geluidsmeetnet rond de vliegbases Leeuwarden en Volkel, waarmee naast het voortdurend monitoren van de bestaande, wettelijk vastgestelde, geluidscontouren (conform advies RIVM 2010), ook de omwonenden optimaal kunnen worden geïnformeerd over de voor hen relevante geluidshinderaspecten. Voorts werd ook gevraagd te onderzoeken of de bestaande geluidsisolatie van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen de vereiste geluidsdemping zal realiseren tegen het F-35 geluid. In overleg met de COVM's van Leeuwarden en Volkel is een stuurgroep opgericht om advies uit te brengen aan de Minister van Defensie hoe tegemoet kan worden gekomen aan de motie.

2. Onderzoeksopdracht

Ter onderbouwing van het uit te brengen advies heeft de Stuurgroep een onderzoeksopdracht geformuleerd en het NLR en RIVM verzocht hierover, parallel en onafhankelijk van elkaar, een rapport te produceren. Reeds in een vroeg stadium heeft de Stuurgroep besloten het aspect van de geluidsisolatie niet in dit onderzoek mee te zullen nemen; hier zal de Stuurgroep op een nader te bepalen tijdstip invulling aan geven. Ook de vaak terugkerende vraag over mogelijke handhaving als te zijner tijd zou blijken dat het geproduceerde geluid toch niet strookt met de bestaande regelgeving, heeft de Stuurgroep voorlopig geparkeerd. Ten eerste vraagt de motie daar niet specifiek om, en ten tweede wordt de uiteindelijke geluidsbelasting van de F-35 ook pas duidelijk na volledige invoering van het toestel in 2024. Uiteindelijk dienen de rapporten dus een duidelijk beeld te geven over de manier waarop een eventueel geluidsmeetnet, onder meer door het registreren van piekniveaus, zo goed mogelijk de geluidscontouren kan monitoren en tegelijkertijd de omwonenden zo goed mogelijk kan informeren over de geluidshinder.

3. Conclusies NLR en RIVM

Beide instituten hebben uiteindelijk een gedegen en helder rapport geproduceerd waarmee de Stuurgroep goed onderbouwd het onderstaande advies heeft kunnen opstellen. In hoofdlijnen kwamen beide rapporten tot de volgende conclusies:

a) Het monitoren van de contouren door alleen het geproduceerde geluid te meten is niet realistisch; niet alleen vergt dit een moeilijk te realiseren groot aantal meetopstellingen, maar neemt ook de onnauwkeurigheid van de metingen toe naarmate de afstand tot het vliegveld groter wordt.
b) Het berekenen van de geluidscontouren volgens bestaande regelgeving blijft aldus leidend.
c) Met metingen op locaties gekozen in de directe omgeving van het vliegveld kan worden gecontroleerd of de jaarbelasting zoals gesteld in de jaarlijkse rapporten met een bekende marge juist zijn.
d) De betrouwbaarheid van de bestaande rekenmethodiek kan men vervolgens toetsen door de metingen zoals bedoeld onder c) in te voeren en de resultaten te vergelijken met de berekende contour.
e) Voorts wordt geconcludeerd dat meetlocaties op grotere afstand van het vliegveld uitstekend kunnen voldoen om informatie te verschaffen over de feitelijke geluidshinder (lokale piekgeluidsniveaus) op die plek.

f) Over het algemeen stellen beiden instituten dat kortere meetperiodes te grote onzekerheidsmarges opleveren; daarom wordt aanbevolen minimaal een jaar te meten om optredende onnauwkeurigheden zo klein mogelijk te houden.
g) Het totale geluidsmeetnet kan worden onderverdeeld in twee hoofdonderdelen; ten eerste een klein aantal meetlocaties nabij het vliegveld voor het monitoren van de geluidscontouren. Ten tweede, gerelateerd aan woonkernen, een groter aantal meetlocaties tot op grotere afstand om te voorzien in de informatievoorziening naar de omwonenden omtrent geluidsbelasting. De contourmonitorlocaties kunnen ook voor de informatievoorziening worden gebruikt.

Tijdens de door het RIVM gehouden interviews van zogenaamde ‘Focusgroepen’, zijn naast vragen en opmerkingen over geluidshinderaspecten/geluidspieken, ook verschillende andere vormen van aan vliegtuigoperaties gerelateerde hinder geïnventariseerd. Deze worden niet verder meegenomen in de rapportage cq het hier afgegeven advies; de informatie is echter wel vastgelegd in bijlagen, zodat deze waar nodig via de COVM’s in behandeling kan worden genomen.

4. <u>Advies</u>

Afgaande op de conclusies uit de rapporten van het NLR en RIVM, komt de Stuurgroep tot het volgende advies aan de Minister van Defensie:

Besluit tot het realiseren van permanente geluidsmeetnetten rondom de vliegvelden Leeuwarden en Volkel. Hiermee dienen de volgende doelen te worden gerealiseerd:

a) Monitoren van de bestaande geluidscontouren op een nader te bepalen aantal locaties in de directe nabijheid van het vliegveld; dit zegt iets over de geluidscontour op die specifieke locatie.
b) In een nader te bepalen aantal woonkernen microfoons installeren, waarmee de piekgeluidniveaus op die locaties inzichtelijk kunnen worden gemaakt voor de omwonenden.
c) Invulling geven aan de mogelijkheid van een mobiele meetpost, waarmee incidenteel, op andere locaties, ook buiten de regio, piekgeluidniveaus kunnen worden gemeten.

Opmerking: Meetgegevens van de locaties onder a) kunnen ook worden gebruikt voor de informatievoorziening zoals bedoeld onder b).

5. <u>Aanvullende voorwaarden/aanbevelingen</u>

Voor een juiste invulling en beheer van de geluidsmeetnetten dient aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

a) Locatie en type microfoons in goed overleg met belanghebbenden..
b) Realiseren van het geluidsmeetnet ruim voor aanvang invoering F-35, zodat minimaal 1 jaar voor invoering met een goed werkend meetnet de contour is gemonitord bij de huidige belegging van de vliegvelden; deze kan dan later ook met de F-35 belegging worden vergeleken.
c) De meetgegevens van de individuele meetlocaties dienen makkelijk toegankelijk te zijn voor de omwonenden.
d) Stuurgroep/COVM’s betrekken bij het formuleren van nadere invulling, verwerving en realisatie van de geluidsmeetnetten.
e) Gerealiseerde meetlocaties evalueren en waar nodig optimaliseren; denk hierbij ook aan eventueel noodzakelijke verplaatsing na aanpassing procedures zoals vliegpatronen en dergelijke voor de F-35.
f) In overleg met Stuurgroep/COVM’s toezien op het beheer van het meetnet, zowel vaste locaties als de mobiele post.

g) In overleg met Stuurgroep/COVM's het communiceren van uit het geluidsmeetnet verkregen gegevens begeleiden(te denken valt aan soortgelijk orgaan als de 'Auditcommissie' voor Eindhoven, zie ook e, f en eventueel zelfs d).
h) Metingen in/bij woonkernen te zijner tijd gebruiken om eventueel een uitspraak te doen over maximale geluidsniveaus voor die locaties.
i) Voor de invulling van de informatievoorziening dient nog nader bekeken te worden hoe de omgeving het best toegang kan worden verschaft tot de beschikbare informatie verkregen uit het geluidsmeetnet en andere informatiebronnen (te denken valt aan een vergelijkbare opzet als 'Samenopdehoogte' voor Eindhoven).
j) Overwegen om tijdens de belevingsvluchten al zoveel mogelijk ervaring voor een eventueel geluidsmeetnet op te doen. De verkregen informatie over verschil in piekniveaus tussen F-16 en F-35 dan reeds communiceren naar de omwonenden; hierbij wel goede voorlichting over mogelijke meetafwijkingen communiceren.
k) Aanpassen artikel 34 Besluit militaire luchthavens (niet openbaarheid van vluchtgegevens) om goede invulling te kunnen geven aan het bedoelde geluidsmeetnet